



ANALIZA PRZEWOZÓW W POLSKICH PORTACH LOTNICZYCH W 2017 ROKU

Opracowanie: Departament Rynku Transportu Lotniczego

Warszawa, kwiecień 2018 r.



SPIS TREŚCI

- Slajd 3-4 – Podsumowanie
- Slajd 5 – Przewozy pasażerskie łącznie
- Slajd 6 – Operacje pasażerskie łącznie
- Slajd 7 – Przewozy cargo
- Slajd 8 – Sezonowe zmiany przewozów
- Slajd 9 – Wyniki portów – porównanie ACI Europe
- Slajd 10 – Wyniki portów – indywidualne
- Slajd 11 – Przewozy krajowe i międzynarodowe – porównanie ACI
- Slajd 12 – Przewozy regularne
- Slajd 13 – Przewozy czarterowe
- Slajd 14 – RPKM, ASKM, LF narastająco – porównanie z danymi IATA
- Slajd 15 – RPKM, ASKM, LF kwartalnie
- Slajd 16 – Przewoźnicy – modele biznesowe
- Slajd 17 – Porównanie przewozów LCC i sieciowych
- Slajd 18-20 – Opisy wykresów
- Slajd 21 – Słowniczek



PODSUMOWANIE

W czwartym kwartale 2017 roku na rynku występowała kontynuacja pozytywnych trendów z poprzednich okresów. W pierwszej połowie sezonu zimowego doszło do zwiększenia liczby pasażerów, liczby operacji, jak i współczynnika wypełnienia miejsc. Wszystkie te wartości wzrosły też łącznie w całym 2017 roku. Polski rynek po raz kolejny odnotował lepsze wyniki od rynków europejskich i światowych. Silny wzrost przewozów w Polsce odnotowano w ruchu regularnym, a w drugiej kolejności czarterowym, który po słabszym 2016 roku ponownie osiągnął w 2017 roku trend wzrostowy. Po raz kolejny bardzo dobre wyniki odnotowali przewoźnicy LCC, zwłaszcza Ryanair i Wizz Air, a także sieciowy PLL LOT. To ci przewoźnicy byli jednymi z głównych motorów wzrostu ruchu w polskich portach lotniczych. Warto również wskazać, że w 2017 roku większość portów odnotowała dodatnią dynamikę ruchu. Spadek wystąpił tylko w przypadku lotnisk Łódź-Lublinek i Bydgoszcz-Szwederowo.

Przewozy pasażerskie w czwartym kwartale 2017 roku w Polsce zwiększyły się o 17% w porównaniu z analogicznym okresem 2016 roku (+18% w całym 2017 roku). Dobrym wynikiem ruchu pasażerskiego towarzyszyła wysoka dynamika liczby operacji (+11% w czwartym kwartale, a +10% w roku 2017). W analizowanym okresie zwiększyła się również średnia liczba pasażerów przypadających na rejs (z 108 do 113 pasażerów w czwartym kwartale 2017 roku, z 110 do 118 pasażerów w ciągu całego roku), co było efektem zwiększenia średniej wielkości samolotu o ok. 4 miejsca (tyle samo w całym 2017 roku). Współczynnik wypełnienia miejsc w samolocie pozostał na podobnym poziomie co w czwartym kwartale 2016 roku, S/F natomiast wzrósł o 2 p. p. Współczynniki te wzrosły natomiast w przeciągu całego roku – LF o 2 p. p., a S/F o 3 p. p.

Dodatnią dynamikę odnotowały również przewozy towarowe realizowane na pokładach statków powietrznych (+8% względem czwartego kwartału 2016 r., +12% w skali całego 2017 roku).

Wyniki przewozów pasażerskich zanotowane przez polskie porty w 2017 roku przewyższyły te zrealizowane przez europejskie porty zrzeszone w ACI Europe o 9 p. p. Analizując sytuację w poszczególnych grupach portów, lotnisko Chopina w Warszawie osiągnęło o prawie 8 p. p. lepszy wynik od porównywalnych europejskich portów. Także porty regionalne (z uwzględnieniem lotniska Warszawa-Modlin) uzyskały wzrost wyższy o 3 p. p. w porównaniu do innych portów ACI Europe obsługujących mniej niż 5 mln pasażerów rocznie. Ruch międzynarodowy w Polsce zanotował w tym czasie znacznie wyższą dynamikę ruchu (+17%) w porównaniu do przewozów międzynarodowych zrealizowanych przez porty ACI Europe (+10%). Jeszcze lepsze wyniki odnotowano w przewozach krajowych (+22%), które kształtowały się na znacznie wyższym poziomie w porównaniu do portów ACI Europe (6%).



PODSUMOWANIE

Liderem wzrostu pod względem ilościowym w czwartym kwartale 2017 r. i w całym 2017 roku było lotnisko Chopina w Warszawie. W dalszej kolejności wysokie wzrosty odnotowały lotniska Kraków-Balice, Katowice-Pyrzowice oraz Gdańsk im. L. Wałęsy.

W ramach przewozów regularnych w czwartym kwartale 2017 roku najpopularniejszym kierunkiem podróży z/do Polski była Wielka Brytania, a następnie Niemcy. Największe wzrosty odnotowały jednak Izrael, Włochy i Niemcy. Pozytywne trendy widać także w przewozach czarterowych, które po słabszym poprzednim roku ponownie zanotowały wzrosty. Najpopularniejszym kierunkiem w przewozach czarterowych w czwartym kwartale 2017 roku była Hiszpania. Najwyższe wzrosty przewozów czarterowych nastąpiły natomiast na trasach z/do Egiptu, Turcji i Grecji.

W 2017 roku polski rynek odnotował wyższą dynamikę RPKM niż w przypadku liczby pasażerów, głównie za sprawą wydłużenia średniej długości odcinka lotu o 46 km. Warto wskazać, że dynamika ta była znacznie wyższa od wyników Europy i świata prezentowanych przez IATA. W przypadku oferowania, mierzonego wskaźnikiem ASKM, dynamika na polskim rynku w 2017 roku była także znacznie wyższa od wyników notowanych na rynku europejskim i światowym (wg. danych IATA). Analogicznie było ze współczynnikiem LF.

Podobnie jak w poprzednich kwartałach, tak i w czwartym kwartale 2017 roku doszło do niewielkiej zmiany struktury udziałów przewoźników w rynku ze względu na realizowany model biznesowy. Dynamika przewoźników sieciowych w 2017 r. wyniosła 16%, i zrównała się z dynamiką wzrostu osiągniętą przez przewoźników LCC. Najwięcej pasażerów i największe wzrosty ilościowe w 2017 roku wśród przewoźników LCC odnotowały Ryanair i Wizz Air. Dobre wyniki zanotował również easyJet. W przypadku przewoźników sieciowych najwięcej pasażerów obsłużył PLL LOT (który również pod względem ilościowym miał największe wzrosty). Oprócz PLL LOT największe wzrosty w 2017 roku miały KLM, Air China i Brussels Airlines. Warto wskazać, że to przewoźnicy czarterowi odnotowali w 2017 roku najwyższe wzrosty przewozów (+34%) – w szczególności Small Planet Airlines, Enter Air i Corendon Airlines.

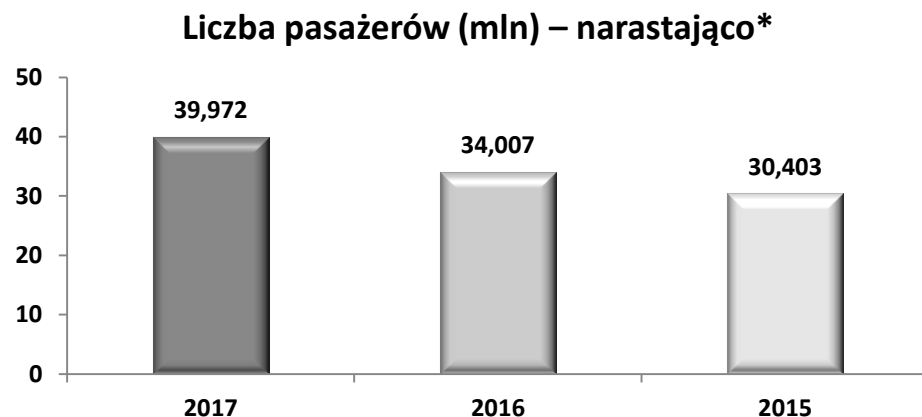
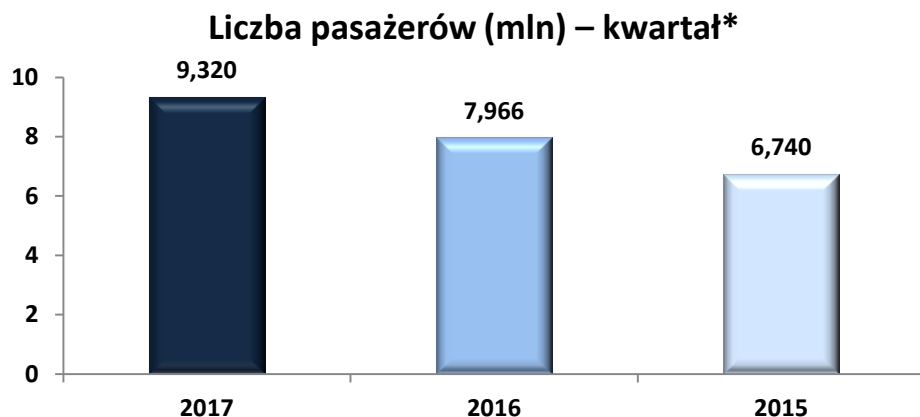


PRZEWOZY PASAŻERSKIE ŁĄCZNIE

Polskie porty lotnicze obsłużyły w 2017 roku blisko 40 mln pasażerów (a ponad 9 mln w czwartym kwartale 2017 roku), co stanowi 18% wzrost w skali całego roku (z kolei 17% w stosunku do czwartego kwartału 2016 roku). Po raz kolejny zwiększyła się też średnia długość odcinka lotu. W całym 2017 roku długość ta zwiększyła się o 46 km, w samym czwartym kwartale zaś aż o 69 km.

Do wzrostów doszło również w przypadku liczby operacji pasażerskich. W czwartym kwartale 2017 roku wzrosły one o ponad 11% w stosunku do analogicznego okresu 2016 roku (10% w ciągu całego roku). Oznacza to, że dynamika wzrostu liczby operacji lotniczych w czwartym kwartale utrzymała się na takim samym poziomie jak w trzecim kwartale 2017 roku i przewyższyła wzrost osiągnięty w pierwszym kwartale (o 1 p. p.), jak i w drugim kwartale 2017 roku (o 2 p. p.).

W czwartym kwartale 2017 roku ponownie wzrosło oferowanie. Liczba dostępnych miejsc pasażerskich wzrosła o 15% względem analogicznego okresu 2016 roku, co stanowi wynik lepszy niż w poprzednich kwartałach omawianego roku. W ciągu roku liczba ta wzrosła o 13%. W tym czasie doszło również do wzrostu współczynnika wypełnienia miejsc. Seat factor (S/F) w całym roku wyniósł 84% (81% w czwartym kwartale), czyli o 2 p. p. więcej niż w analogicznym okresie poprzedniego roku. Load Factor (LF) wyniósł natomiast 87%, zaś w czwartym kwartale 2017 roku 84% (podobnie jak LF), co stanowi wynik równy temu osiągniętemu w czwartym kwartale 2016 roku.





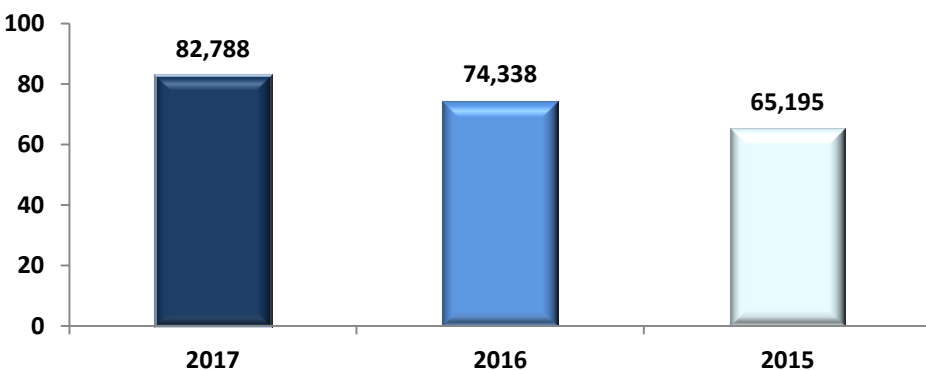
OPERACJE LOTNICZE ŁĄCZNIE

Zarówno w czwartym kwartale, jak i w całym 2017 roku, doszło do zwiększenia średniej liczby pasażerów przypadających na rejs. Wartości te wyniosły odpowiednio 113 i 118, co stanowi wzrost o 5 pasażerów w czwartym kwartale i 7 w całym roku.

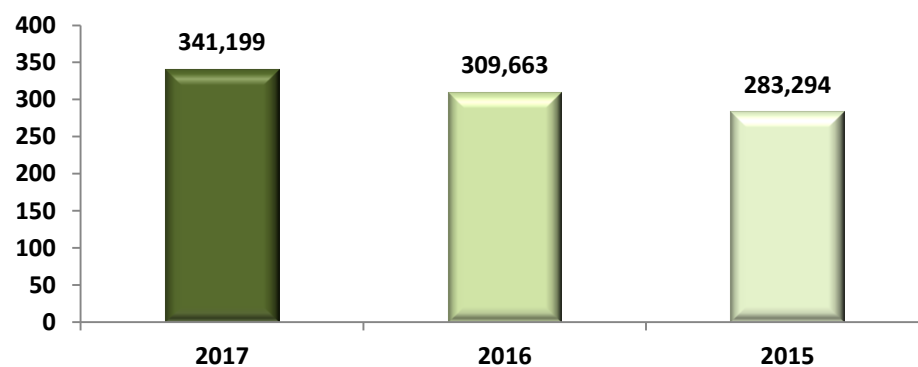
Warto wskazać, że w czwartym kwartale 2017 roku przewoźnicy sieciowi ponownie zanotowali największy wzrost liczby pasażerów przypadających średnio na jedną operację. Podczas gdy na pokładach samolotów przewoźników niskokosztowych podróżowało średnio o 5 pasażerów więcej, to w przypadku przewoźników sieciowych nastąpił w tym okresie wzrost o 6 pasażerów. W całym 2017 roku wzrosty średniej liczby pasażerów dla przewoźników niskokosztowych i sieciowych były na równym poziomie (w obu przypadkach było to o 6 pasażerów więcej).

Wyniki czwartego kwartału 2017 roku pokazują, że rynek rozwija się coraz szybciej. Od października do grudnia 2017 roku miesięczne dynamiki wzrostu liczby operacji pasażerskich kształtowały się odpowiednio na poziomie 15, 10 i 9%. Wynik z października stanowił najwyższy miesięczny wzrost liczby operacji w całym 2017 roku w porównaniu do 2016 roku. Wysoką dynamikę wzrostu liczby operacji w październiku odnotowali przede wszystkim przewoźnicy niskokosztowi, natomiast w pozostałych dwóch miesiącach kwartału lepsze wyniki odnotowali przewoźnicy sieciowi. W przypadku przewoźników niskokosztowych liczba operacji wzrosła w poszczególnych miesiącach czwartego kwartału 2017 roku o 17, 4 i 4%, a w przypadku przewoźników sieciowych o 9, 13 i 11%. Bardzo duży wzrost operacji w tych miesiącach odnotowali przewoźnicy czarterowi – 65, 19 i 41%, dla których był to najlepszy kwartał roku pod względem wzrostu liczby operacji pasażerskich.

Liczba operacji (tys.) – kwartał*



Liczba operacji (tys.) – narastająco*



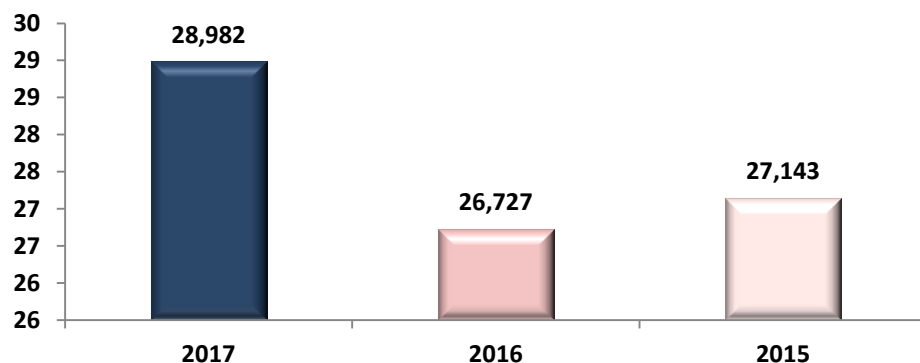


PRZEWOZY CARGO

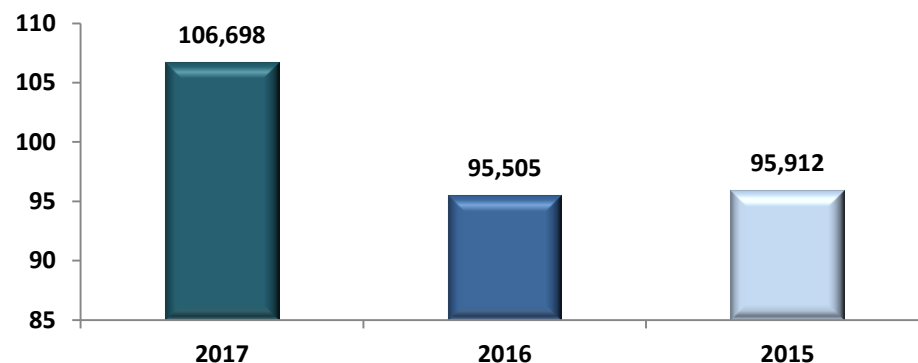
W 2017 roku przewieziono ponad 109 tys. ton cargo „on board”, co stanowi wzrost o blisko 12%. W czwartym kwartale było to prawie 29 tys. ton, co przełożyło się na wzrost o ponad 8% w stosunku do analogicznego okresu 2016 roku. Najpopularniejszymi kierunkami były Niemcy, Stany Zjednoczone i Zjednoczone Emiraty Arabskie – tak samo, jak w ubiegłych kwartałach i łącznie w całym 2017 roku. Z kolei największe wzrosty ilościowe odnotowano w całym roku 2017 w przypadku Kataru (+3,8 tys. ton), Korei Południowej (+3,1 tys. ton) oraz Stanów Zjednoczonych (+2,6 tys. ton). Tak w czwartym kwartale, jak i w całym 2017 roku najwięcej cargo przewiózł PLL LOT - ponad 9,4 tys. ton w czwartym kwartale 2017 roku. Kolejne dobre wyniki pod względem tonażu przewiezonego cargo odnotowali DHL i UPS, co również pozostało niezmienione względem poprzednich kwartałów. Największym ilościowym wzrostem w stosunku do 2016 roku mógł pochwalić się PLL LOT (+8,3 tys. ton), a następnie Qatar Airlines (+3,8 tys. ton) oraz ASL Airlines Ireland (2,9 tys. ton).

Analizując przewozy cargo pod względem lotnisk, najwięcej cargo przewieziono ponownie z i do lotniska Chopina w Warszawie – ponad 84 tys. ton, co stanowi niemal 80% całego cargo przewiezonego na pokładach samolotów w polskich portach lotniczych w 2017 roku. Lotnisko to ponownie może się również pochwalić największym wzrostem ilościowym w stosunku do 2016 roku – o ponad 12,2 tys. ton. Pod względem tonażu przewiezonego cargo dobre wyniki odnotowało także lotnisko Katowice-Pyrzowice, choć w porównaniu z 2016 rokiem lotnisko odnotowało 2% spadek (352 ton mniej) oraz lotnisko im. L. Wałęsy w Gdańsku (wzrost ilości o 931 ton, czyli ponad 22%).

Wartość cargo „on board” (ton) – kwartał*



Wartość cargo „on board” (ton) – narastająco*





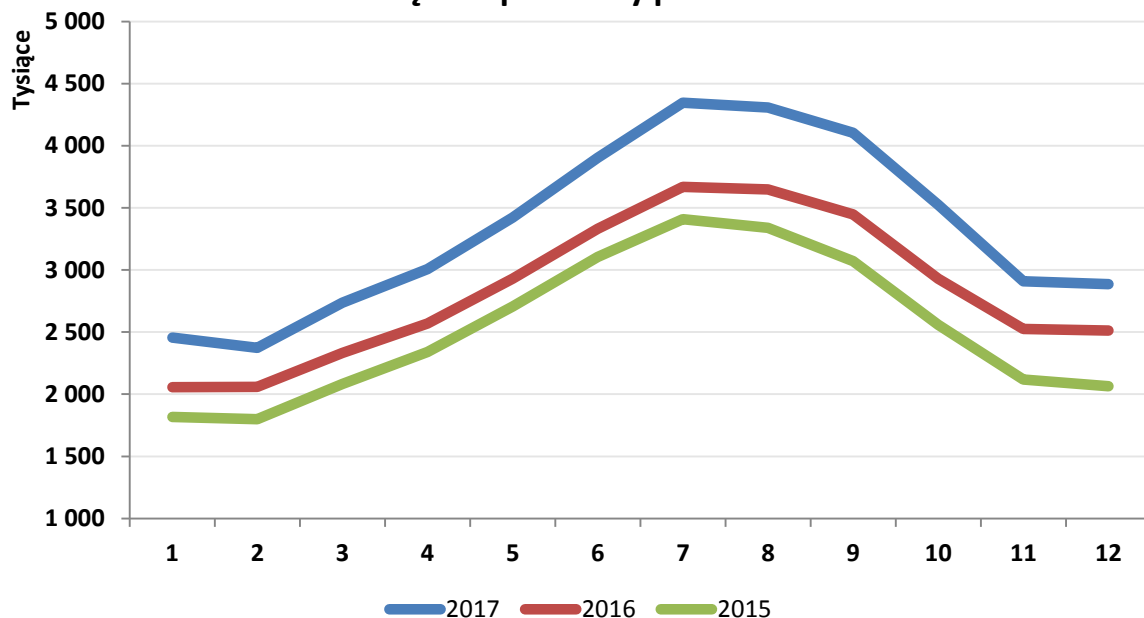
SEZONOWE ZMIANY PRZEWÓZÓW

Na wzrosty ruchu w 2017 roku wpłynęły zarówno przewozy regularne, jak i czarterowe, dzięki czemu odnotowano wzrost o 17% w czwartym kwartale i 18% łącznie w całym 2017 roku.

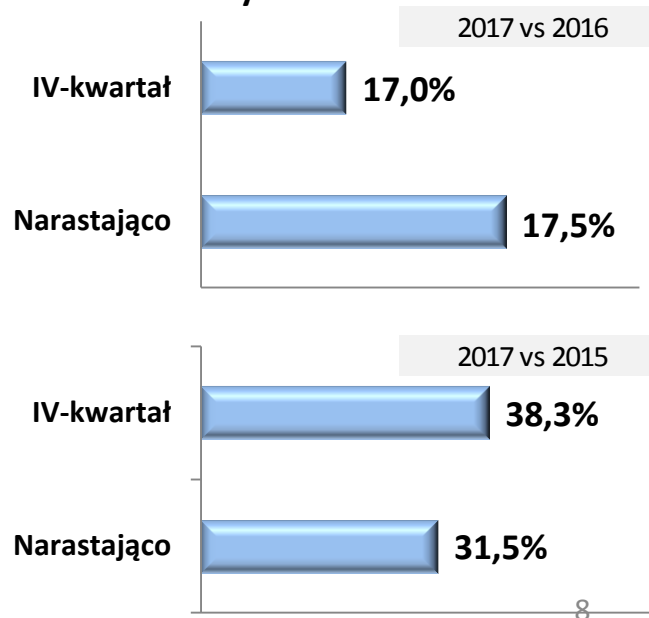
W przypadku samego ruchu czarterowego w całym 2017 roku zaobserwowano 15% wzrost ruchu i 13% samym czwartym kwartale 2017 roku. Pomiędzy poszczególnymi miesiącami dynamika (mierzona liczbą pasażerów) od października do grudnia względem analogicznych miesięcy 2016 roku była dodatnia i wyniosła odpowiednio 19, 1 i 14%. Warto dodać, że czwarty kwartał 2017 roku przyniósł również wzrost w stosunku do 2015 roku. Porównując ze sobą oba okresy możemy zaobserwować wzrost liczby przewiezionych pasażerów w ruchu czarterowym o prawie 31%. Ponadto łącznie w 2017 roku obserwujemy wzrost przewozów o 15% względem 2016 roku i blisko 11% względem 2015 roku, co pokazuje, że rynek czarterowy w dużej mierze poprawił się po słabym 2016 roku

Ostatnie miesiące 2017 roku przyniosły ponownie znaczący wzrost w ruchu regularnym. Jego miesięczna dynamika kształtowała się w październiku na poziomie +20%, w listopadzie +16%, a w grudniu +15%. W całym 2017 roku był to 18% wzrost.

Miesięczne przewozy pasażerskie



Dynamika ruchu*





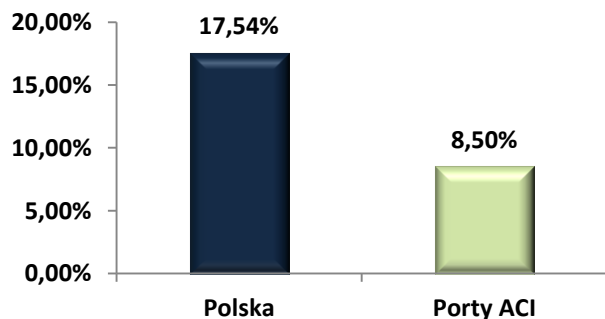
WYNIKI PORTÓW – PORÓWNANIE ACI EUROPE

W 2017 roku dynamika ruchu w polskich portach lotniczych znacznie przewyższyła wyniki portów ACI Europe (+9 p. p.). Ponadto, podobnie jak w poprzednich kwartałach, tak i łącznie w całym 2017 roku, porty regionalne łącznie osiągnęły wynik lepszy od porównywalnych portów ACI Europe (+3 p. p.). Wśród portów regionalnych (przy założeniu klasyfikacji uwzględniającej lotnisko Warszawa-Modlin) liderem wzrostów było lotnisko Kraków-Balice. Ruch w tym porcie wzrósł w czwartym kwartale o 22%, co jest jednoznaczne z obsłużeniem ponad 267 tys. pasażerów więcej niż w analogicznym okresie roku poprzedniego, a w całym 2017 roku ponad 854 tys. pasażerów więcej (17% wzrostu). Lotnisko Katowice-Pyrzowice zarówno w czwartym kwartale, jak i w całym 2017 roku odnotowało drugi najwyższy wzrost ilościowy (+138 tys., czyli 22% wzrostu w stosunku do czwartego kwartału 2016 roku oraz +675 tys. w całym roku). Następne było lotnisko Gdańsk im. Lecha Wałęsy, które obsłużyło w czwartym kwartale 2017 roku o ponad 108 tys. pasażerów więcej (+12%) niż w tym samym okresie poprzedniego roku oraz o 615 tys. więcej w porównaniu z całym 2016 rokiem. Spadki zarówno w czwartym kwartale, jak i w całym 2017 roku zanotował port lotniczy Łódź-Lublinek (wycofanie się z operacji przewoźnika Adria Airways). Oprócz niego w całym 2017 roku doszło do nieznacznych spadków na lotnisku Bydgoszcz-Szwederowo, a w samym czwartym kwartale w przypadku lotniska Radom-Sadków, gdyż z końcem października zakończyła się umowa lotniska z przewoźnikiem SprintAir.

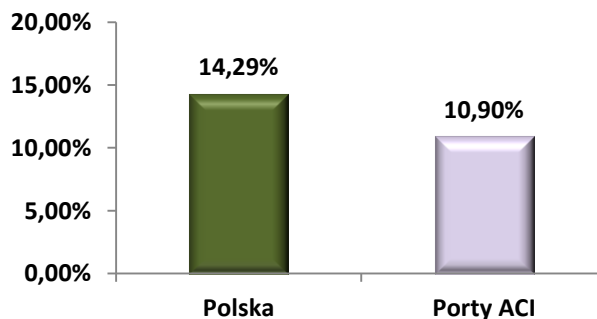
Na wyniki lotnisk regionalnych wpływ miała w dużej mierze działalność przewoźników niskokosztowych, w szczególności Ryanair i Wizz Air, którzy łącznie w portach regionalnych zwiększyli przewozy aż o 507 tys. pasażerów w samym czwartym kwartale 2017 roku, a w całym roku – o 1,8 mln pasażerów. Obaj przewoźnicy mieli w całym 2017 roku udział w rynku (w portach regionalnych) w wysokości 65%, co oznacza nieznaczny spadek w stosunku do 2016 roku, gdy udział ten wynosił 66%. W przypadku Ryanair największe wzrosty ilościowe w 2017 roku zanotowano na trasach do/z Wielkiej Brytanii, Włoch i Hiszpanii. W przypadku Wizz Air były to trasy z/do Norwegii, Ukrainy i Włoch. Znaczne wzrosty zanotował też PLL LOT – 273 tys. pasażerów więcej niż w 2016 roku, między innymi za sprawą rozwoju na takich lotniskach jak Poznań-Ławica, Kraków-Balice i Katowice-Pyrzowice.

W 2017 roku na lotniskach regionalnych nastąpił wzrost dynamiki rozwoju linii sieciowych, spowodowany zwiększeniem oferowania m.in. takich przewoźników jak Lufthansa (+112 tys. pasażerów, głównie dzięki rozwojowi przewoźnika w Gdańsku, Poznaniu czy Krakowie) i KLM (+64 tys. pasażerów, na co wpływ miało przede wszystkim otwarcie w maju połączenia do Amsterdamu z Gdańska oraz zwiększenie jego częstotliwości w październiku). Spadki w tym okresie odnotowały takie linie jak Adria Airways (-35 tys. pasażerów), Alitalia (-31 tys.) czy SprintAir (-21 tys.).

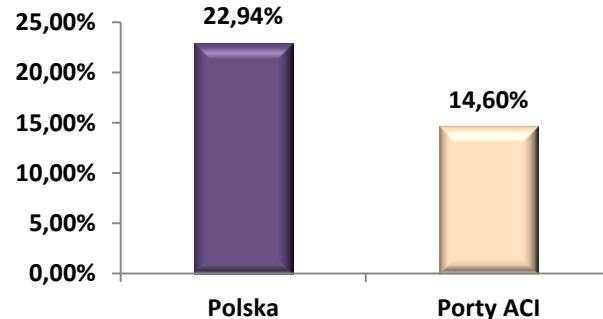
Dynamika całego rynku*



Dynamika portów regionalnych*



Dynamika WAW*





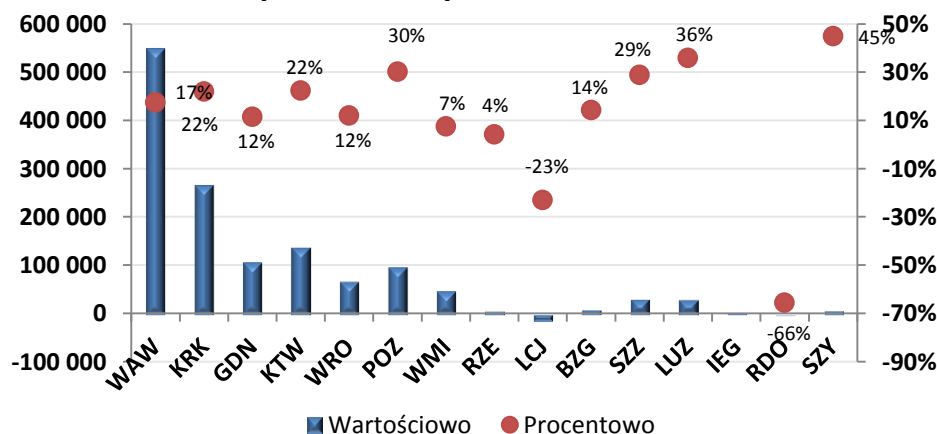
WYNIKI PORTÓW – INDYWIDUALNE

Wzrosty na lotniskach regionalnych odnotowali także przewoźnicy czarterowi, na czele z Enter Air (+192 tys. pasażerów), Travel Service (+181 tys.) i Corendon Airlines (+181 tys.).

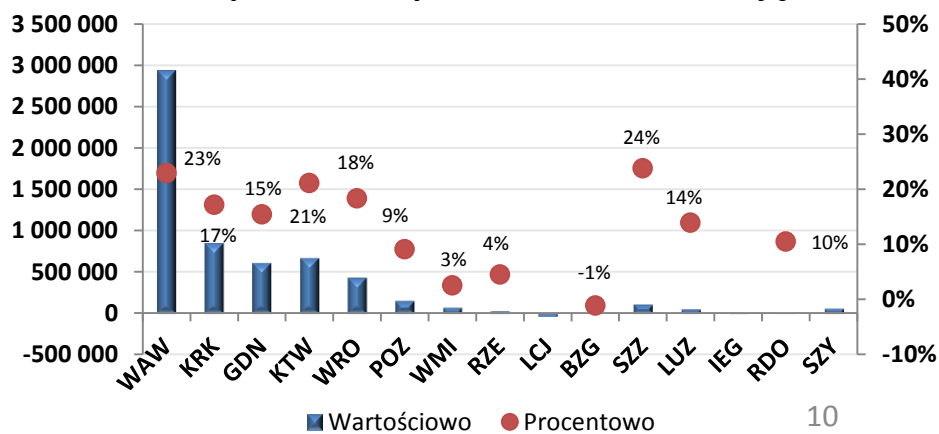
Warto dodać, że poprawiła się również sytuacja portów regionalnych obsługujących poniżej 1 mln pasażerów rocznie. W 2017 roku większość tego typu lotnisk w Polsce zanotowała wzrosty – za wyjątkiem portów Łódź-Lublinek i Bydgoszcz-Szwederowo (nieznaczny spadek). Taka sytuacja miała miejsce przede wszystkim za sprawą wzrostu oferowania Wizz Air, który przewiózł o 83 tys. pasażerów więcej niż w ubiegłym roku, PLL LOT (+82 tys.) oraz Ryanair (+80 tys.). Łącznie liczba pasażerów na tych lotniskach wzrosła o 224 tys. w porównaniu do 2016 roku.

Samo lotnisko Chopina w Warszawie wygenerowało w 2017 roku 23% wzrost ruchu pasażerskiego (17% w czwartym kwartale), do czego przyczynił się w największym stopniu ruch regularny (27% wzrostu i 3 mln pasażerów więcej niż w całym 2016 roku). Z kolei ruch czarterowy odnotował na warszawskim lotnisku spadek w wysokości 5% (-70 tys. pasażerów) w stosunku do poprzedniego roku. Należy wskazać, że odnotowana ogólna dynamika ruchu na tym lotnisku była o 8 p. p. wyższa w stosunku do porównywalnych portów ACI Europe (wykres na str. 9 – proszę zwrócić uwagę na różnicę w skali pomiędzy wykresami). Wpływ na to mieli zarówno przewoźnicy niskokosztowi (+31%), czarterowi (+30%), jak i w mniejszym stopniu sieciowi (+19%). Największy wzrost ilościowy na tym lotnisku w 2017 roku ponownie zanotował PLL LOT, który otworzył nowe połączenia w ciągu roku (m.in. Astana w drugim kwartale, Göteborg w trzecim kwartale, Berlin w czwartym kwartale) i zwiększył oferowanie (m. in. do Tel Awiwu, Tallina, Poznania i Katowic), dzięki czemu obsłużył o 1,3 mln pasażerów więcej niż w 2016 roku. W Warszawie dynamicznie rozwijał się też Ryanair, który jednak w czwartym kwartale wycofał się z połączeń krajowych z/do Gdańska i Wrocławia, a następnie Wizz Air (+458 tys. pasażerów). Spore wzrosty ilościowe na tym lotnisku mieli również Small Planet, Enter Air i Air China. Spadek przewozów w 2017 roku odnotował w największym stopniu Norwegian Air Shuttle (przede wszystkim zamknięcie połączenia do Londynu od początku sezonu letniego).

Zmiana przewozów pasażerskich – kwartał*



Zmiana przewozów pasażerskich – narastająco*





PRZEWozy KRAJOWE I MIĘDZYNARODOWE – PORÓWNANIE ACI

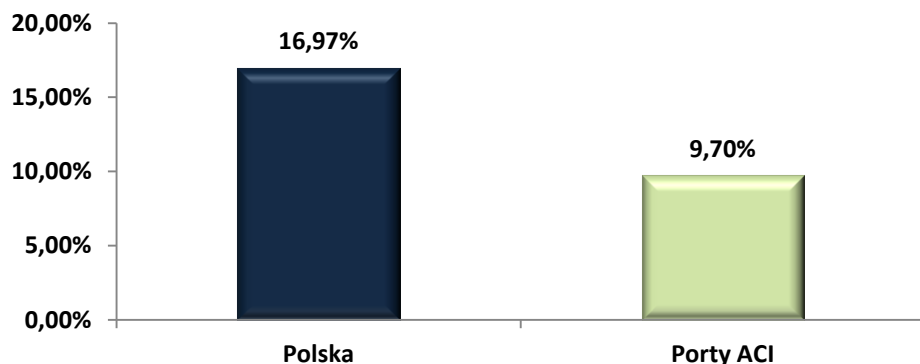
W 2017 roku ruch międzynarodowy w Polsce zanotował znacznie wyższą dynamikę (+17%) w porównaniu do przewozów międzynarodowych zrealizowanych przez porty ACI. W samym czwartym kwartale 2017 roku wzrost ten wyniósł 19%, o 2 p. p. więcej niż w poprzednim kwartale. Liczba operacji w tym czasie wzrosła o ok. 14% (+11% w całym 2017 roku). Do wzrostu w ruchu międzynarodowym przyczyniły się w szczególności przewozy regularne (+4,6 mln w stosunku do poprzedniego roku).

Liderem w przewozach międzynarodowych pozostaje od lat Ryanair, który odnotował też największy wzrost pod względem ilościowym (+1,67 mln pasażerów). Nieco mniejszy wzrost miał PLL LOT (+1,65 mln), a następnie Wizz Air. Średnia wielkość samolotów w całym roku zwiększyła się o 3 miejsca w stosunku do poprzedniego roku (o 4 miejsca w czwartym kwartale). Oferowanie w całym 2017 roku wzrosło o 14%, a o 17% w czwartym kwartale. Z kolei wskaźnik LF wyniósł 86%, co przełożyło się na wzrost 2 p. p. w porównaniu z 2016 rokiem (w czwartym kwartale praktycznie się nie zmienił).

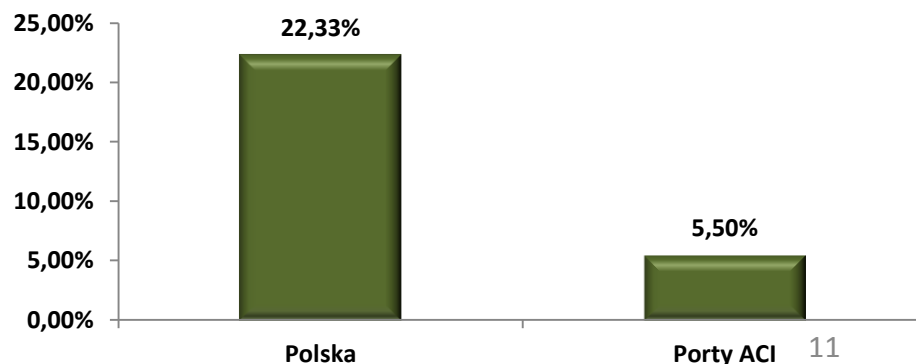
Dynamika przewozów krajowych w polskich portach lotniczych w całym 2017 roku kształtowała się nadal na znacznie wyższym poziomie niż w portach ACI Europe - wzrost o 22%, co daje +17 p. p. różnicy do wyniku portów ACI. W samym czwartym kwartale Polski rynek odnotował jednak tylko niewielki wzrost krajowych przewozów pasażerskich – o 5% (najmniejszy przyrost w porównaniu z pozostałymi kwartałami), co spowodowane było przede wszystkim wycofaniem się Ryanair z połączeń Warszawa-Gdańsk i Warszawa-Wrocław. Liczba operacji w tym czasie pozostała na tym samym poziomie co w analogicznym okresie 2016 roku, ale w całym 2017 roku wzrosła o 8%. Średnia wielkość samolotów w czwartym kwartale 2017 roku, w porównaniu z analogicznym okresem 2016 roku, spadła o 2 miejsca (wzrost o 5 miejsc w całym roku 2017), a oferowanie spadło o 2% (wzrost o 14% w całym roku). Wskaźnik LF wyniósł z kolei 78% dla czwartego kwartału i 77% w całym roku, co dało w obu przypadkach wzrost o 6 p. p.

Liderem pod względem liczby przewiezionych pasażerów na rynku krajowym w 2017 roku pozostał PLL LOT, jednakże największy wzrost ilościowy w całym roku zanotował Ryanair (+441 tys. pasażerów). Sytuacja na rynku krajowym zmieniła się jednak diametralnie w czwartym kwartale (-109 tys. pasażerów), za sprawą wspomnianego wcześniej wycofania się tego przewoźnika z dwóch połączeń krajowych pomiędzy Warszawą, a Wrocławiem i Gdańskiem. Dzięki temu w czwartym kwartale to PLL LOT odnotował największy wzrost ilościowy (+165 tys. pasażerów). Poza Ryanair, duże spadki w ruchu krajowym odnotował również SprintAir (-7 tys. pasażerów w czwartym kwartale oraz -26 tys. w całym roku).

Przewozy międzynarodowe*



Przewozy krajowe*



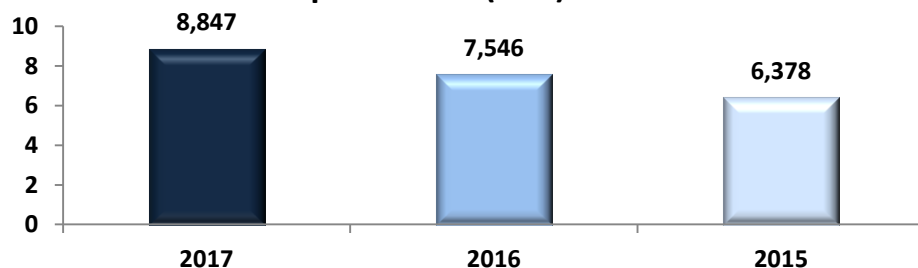


PRZEWozy REGULARNE

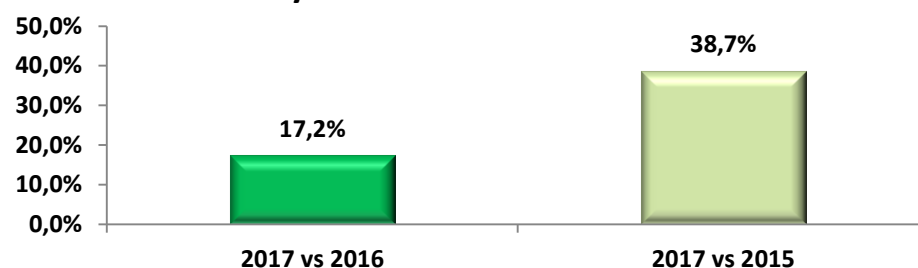
W 2017 roku rynek przewozów regularnych obsłużył ponad 5,4 mln pasażerów więcej niż w 2016 roku. Podobnie jak w poprzednich okresach, największą popularnością cieszyła się Wielka Brytania (tak samo w czwartym kwartale 2017 roku). Poza tym największe wzrosty ilościowe odnotowano w przypadku Włoch, Hiszpanii i Ukrainy (w samym czwartym kwartale były to Izrael, Włochy i Niemcy). Za wzrost liczby pasażerów na tych kierunkach w dużej mierze byli odpowiedzialni przewoźnicy niskokosztowi. Wyjątek stanowiły przewozy na Ukrainę, gdzie do wzrostu przyczynił się w największym stopniu PLL LOT, choć i w tym przypadku Wizz Air uzyskał bardzo dobre wyniki. Do największych spadków, zarówno w całym roku, jak i w samym czwartym kwartale, doszło w przypadku przewozów z/do Irlandii, w związku ze zmniejszonym oferowaniem Ryanair.

Należy podkreślić, że w 2017 roku w większości portów lotniczych doszło do wzrostu przewozów regularnych. Wyniki w czwartym kwartale również były bardzo dobre. Nieznaczne spadki w całym roku zanotowały: Łódź-Lublinek w związku z zawieszeniem połączeń Adria Airways z/do Monachium, a także z/do Amsterdamu i Paryża, a następnie Bydgoszcz-Szwederowo. W czwartym kwartale największy spadek zanotowało ponownie lotnisko Łódź-Lublinek, a następnie Radom-Sadków ze względu na wycofanie się Sprint Air z połączeń z/do Pragi, Gdańska i Lwowa. Tym samym w ostatnich dwóch miesiącach 2017 roku nie operował w tym porcie żaden przewoźnik.

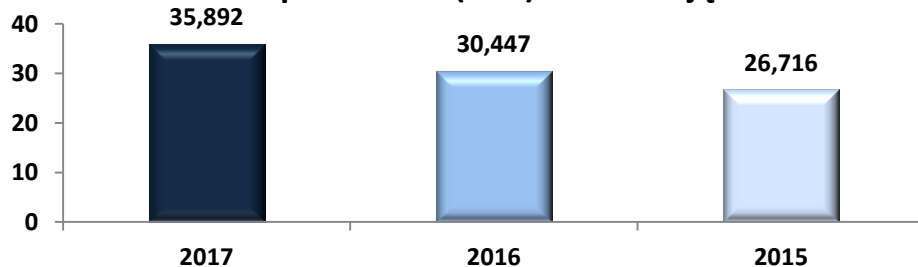
Liczba pasażerów (mln) – kwartał*



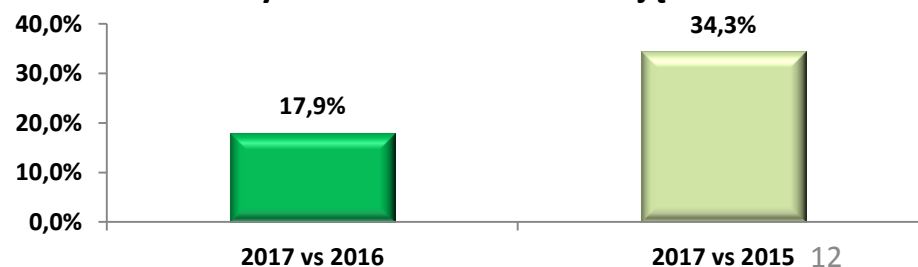
Dynamika ruchu – kwartał*



Liczba pasażerów (mln) – narastająco*



Dynamika ruchu – narastająco*





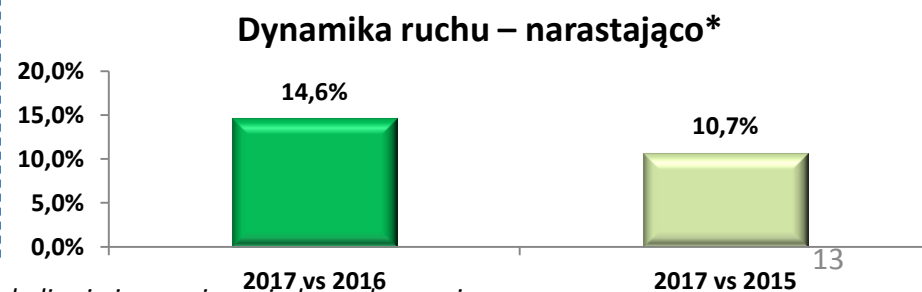
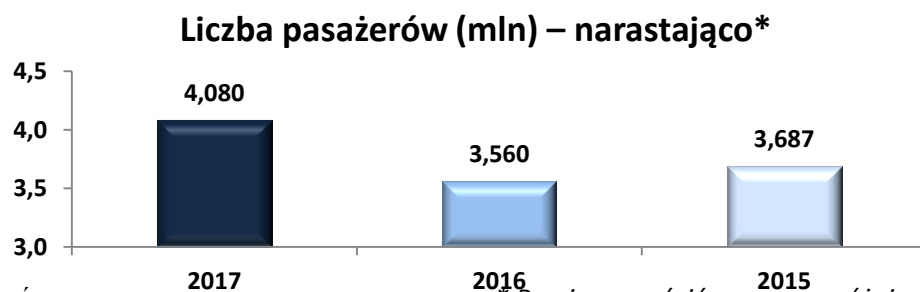
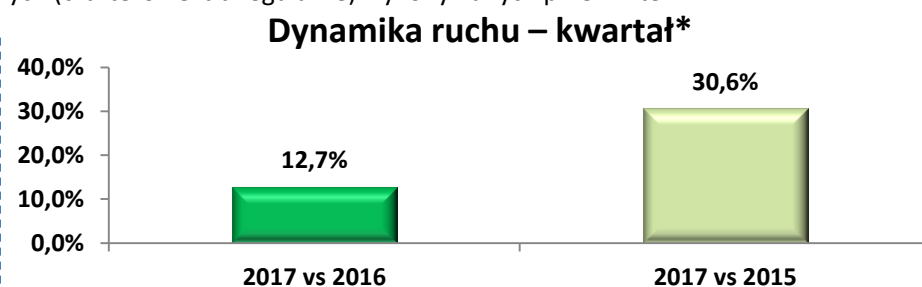
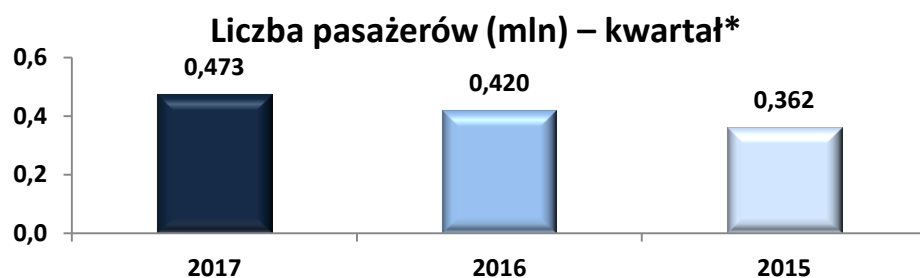
PRZEWOZY CZARTEROWE

W 2017 roku polski rynek przewozów czarterowych obsłużył ponad 520 tys. pasażerów więcej niż w poprzednim roku, co przełożyło się łącznie na 15% wzrost. Było to spowodowane w szczególności bardzo dobrymi wynikami z pierwszego (+23%), jak i drugiego (+20%) kwartału 2017 roku. W samym czwartym kwartale przewozy wzrosły o 53 tys.

Na wyniki w całym roku wpływ miało kilka równoległych czynników. Choć od lat najpopularniejszym kierunkiem jest Grecja, to jednak do największych wzrostów w 2017 roku doszło w przypadku Egiptu (+158 tys. pasażerów), a następnie Turcji (+122 tys.). W samym czwartym kwartale kolejność wzrostów była podobna. Widać, że oba rynki odbiły się po istotnych spadkach notowanych w poprzednim roku, chociaż w obu przypadkach nie udało się uzyskać takich wyników jak w 2015 roku. Jeśli chodzi o Turcję, to w 2015 roku wynik był prawie dwukrotnie większy niż w 2017 roku. Z kolei do/z Egiptu w porównaniu z 2015 rokiem poleciało ponad 81 tys. mniej pasażerów. Największe spadki w 2017 roku wystąpiły w przypadku Hiszpanii i Portugalii. Dużą popularnością w 2017 roku cieszyły się w dalszym ciągu kierunki długodystansowe (+18%), choć w ich przypadku nie było aż tak znacznych wzrostów jak w dwóch poprzednich latach. W samym czwartym kwartale doszło wręcz do spadku przewozów na jednym z popularniejszych kierunków, czyli do Kuby (-48%).

Analizując przewozy czarterowe w Polsce należy wspomnieć też o ofercie przewoźników LCC operujących także do portów wyspecjalizowanych w obsłudze ruchu turystycznego (np. Hiszpania, Włochy, Malta). Tego typu ruch zwiększył się w 2017 roku aż o 27% (w czwartym kwartale o 41%). Liderem pod względem kierunków wakacyjnych pozostał Ryanair, choć to Wizz Air odnotował największe wzrosty.

Wzrosty w przewozach czarterowych zanotowało w największym stopniu lotnisko Katowice-Pyrzowice, a następnie lotnisko Poznań-Ławica. Największy spadek odnotowano natomiast na lotniskach Warszawa im. F. Chopina oraz Kraków-Balice. Wśród przewoźników liderem rynku był Small Planet Airlines, który osiągnął także największe wzrosty w ruchu czarterowym (+345 tys. pasażerów). Enter Air w 2017 roku zanotował natomiast spadek o 53 tys. pasażerów. Należy jednak zaznaczyć, że spadek ten ma przede wszystkim związek ze zmianami w klasyfikacji operacji lotniczych (czarterowe lub regularne) wykonywanych przez Enter Air.

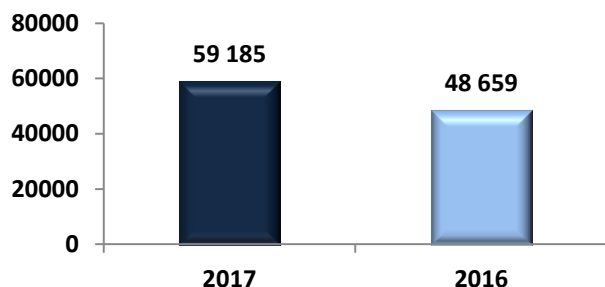




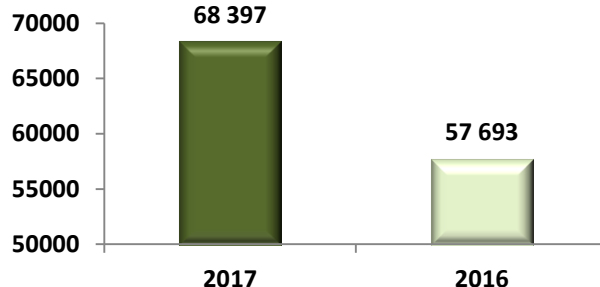
RPKM, ASKM, LF NARASTAJĄCO – PORÓWNANIE Z DANYMI IATA

W 2017 roku polski rynek odnotował wyższą dynamikę RPKM w porównaniu do wzrostu liczby pasażerów, głównie za sprawą wydłużenia średniej długości odcinka lotu o ok. 46 km. Co więcej, dynamika RPKM znacznie przewyższyła procentowe wyniki Europy i świata. Podobnie było w przypadku oferowania mierzonego wskaźnikiem ASKM. Ostatecznie przewoźnicy zdołali osiągnąć wzrost RPKM przewyższający o 3 punkty procentowe wskaźnik ASKM. Wyższej dynamice przewozów pasażerskich nad oferowaniem towarzyszył tym samym wzrost współczynnika wypełnienia miejsc – o 2 punkty procentowe. Co ważne, przewoźnicy zdołali skuteczniej wypełnić samoloty na rynku polskim niż na rynku europejskim i światowym.

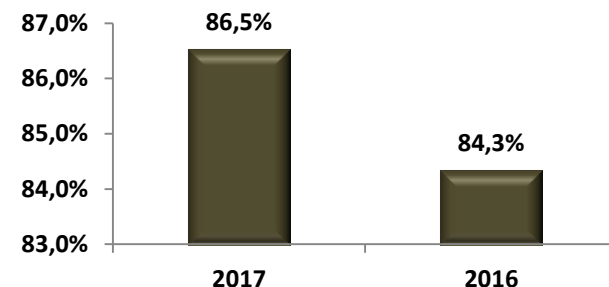
RPKM (mln) – narastająco*



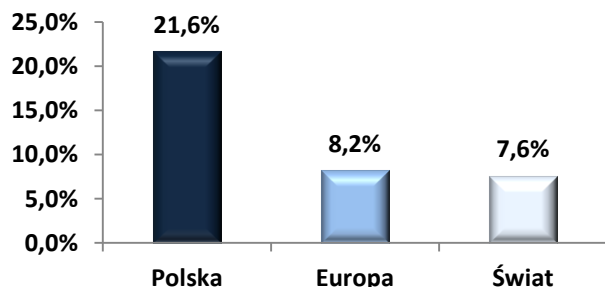
ASKM (mln) – narastająco*



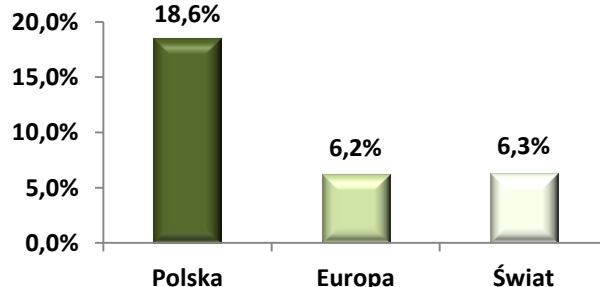
LF – narastająco*



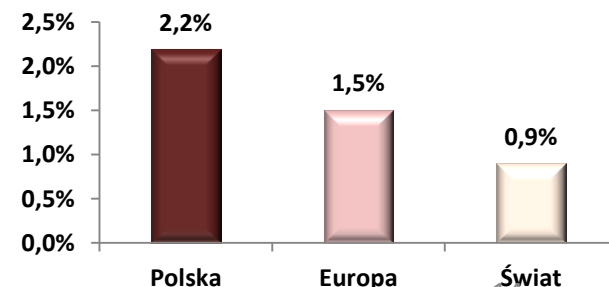
RPKM – narastająco*



ASKM – narastająco*



LF – narastająco*

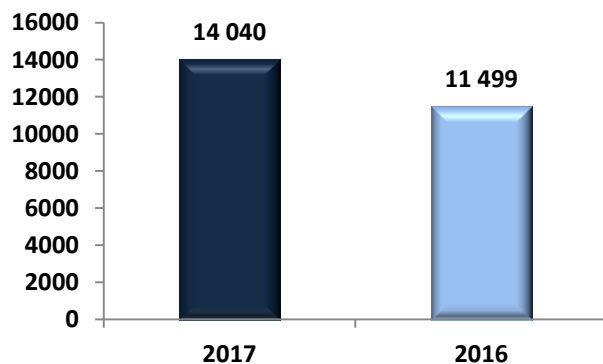




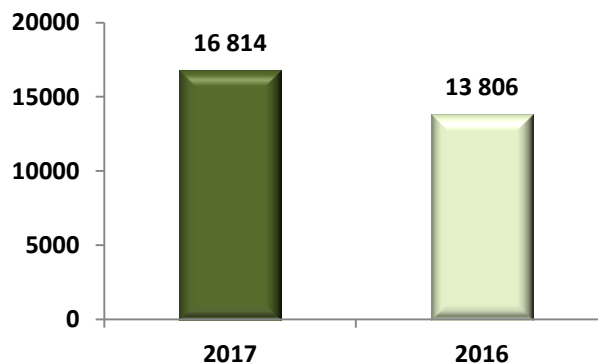
RPKM, ASKM, LF KWARTALNIE

W czwartym kwartale 2017 roku dynamika wzrostu przewozów pasażerskich mierzona wskaźnikiem RPKM była równa dynamice wzrostu oferowania (w obu przypadkach był to wzrost o 22%). Współczynnik LF z kolei był na tym samym poziomie co w analogicznym okresie poprzedniego roku. Średnia długość odcinka lotu wzrosła natomiast o ok. 69 kilometrów, a średnia liczba miejsc w samolocie – o 4 miejsca.

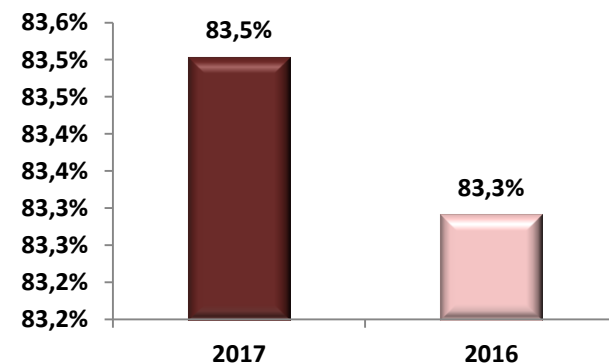
RPKM (mln) – kwartał*



ASKM (mln) – kwartał*



LF – kwartał*



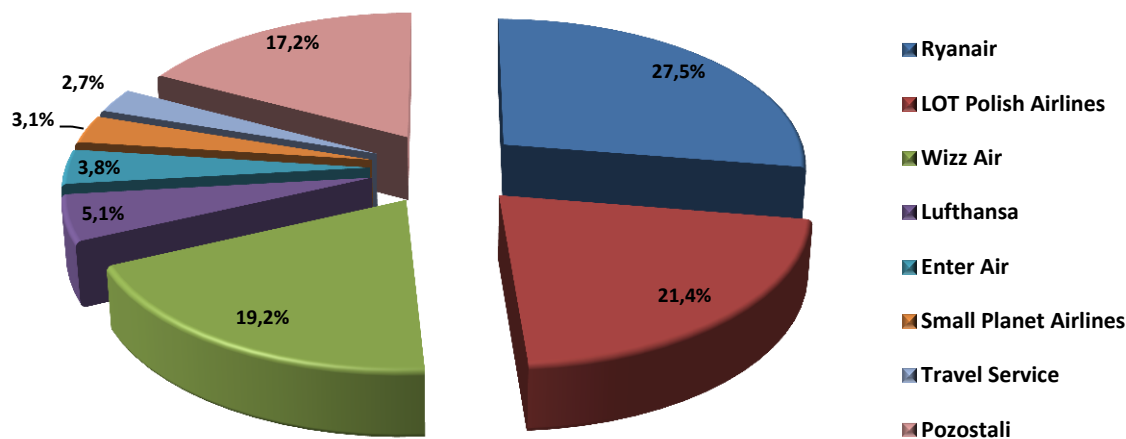


PRZEWOŹNICY – MODELE BIZNESOWE

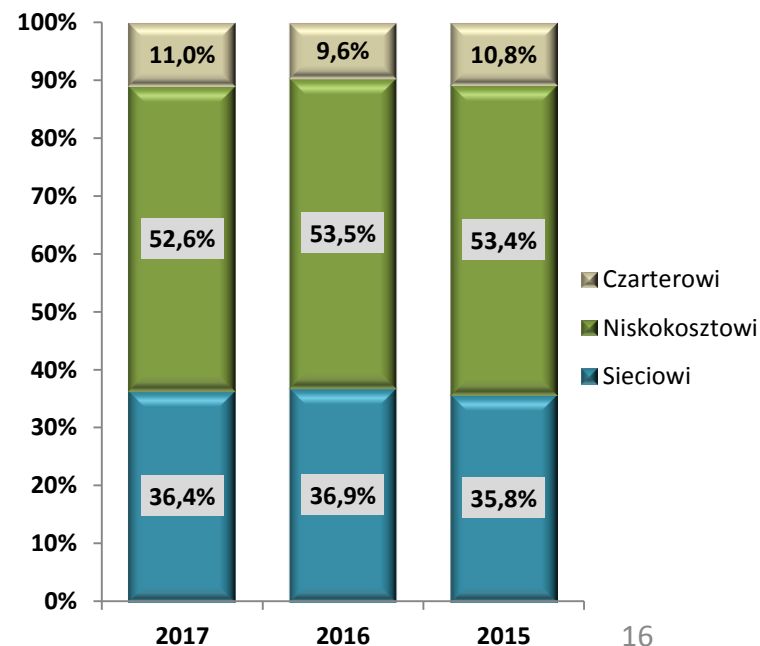
W 2017 roku w Polsce doszło do niewielkiej zmiany struktury udziałów w rynku ze względu na realizowany model biznesowy przewoźnika lotniczego. Warto odnotować, że działa się to przy różnych dynamikach przewoźników reprezentujących różne modele biznesowe. Przewoźnicy niskokosztowi rozwijali się równie dynamicznie co ich sieciowi konkurenci (w obu przypadkach dynamika wyniosła 16%). Najwyższe jednak wzrosty odnotowali przewoźnicy czarterowi (+34%), którzy po słabszym 2016 roku znacznie poprawili swoje wyniki.

Wśród przewoźników, którzy zanotowali największe wzrosty na rynku w 2017 roku znaleźli się zarówno przewoźnicy sieciowi, niskokosztowi, jak i czarterowi. Największy, tj. 28% udział w rynku miał Ryanair. Drugim przewoźnikiem pod względem udziału w rynku był PLL LOT, a trzecim Wizz Air. Wszyscy trzej przewoźnicy uzyskali także największe wzrosty ilościowe w ruchu. W dalszej kolejności wysokie przyrosty ruchu odnotowali także: Small Planet Airlines, Enter Air, easyJet oraz Corendon Airlines. Największe spadki wystąpiły w przypadku Pegasus Airlines, który zawiesił połączenia do/z Turcji, a także Norwegian Air Shuttle w związku z wycofaniem operacji między Warszawą, a Londynem oraz Alitalia (zamknięcie trasy Kraków-Rzym).

Udział w rynku wg. wielkości przewozów



Udział w rynku wg. modelu biznesowego





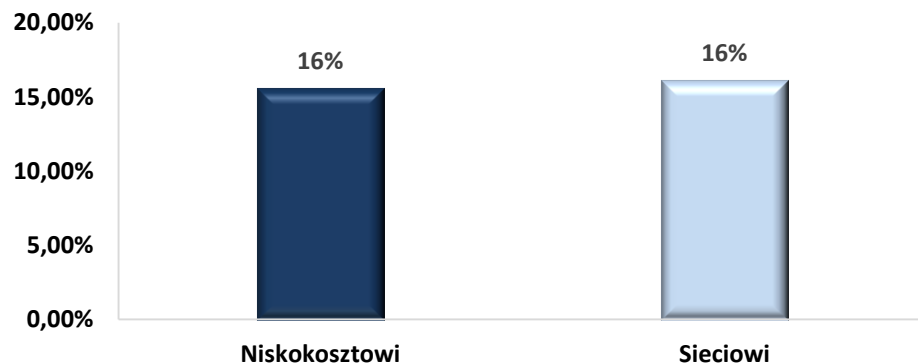
PORÓWNANIE PRZEWÓZÓW LCC I SIECIOWYCH

Liderem wśród przewoźników niskokosztowych w 2017 roku był Ryanair. Przewoźnik ten obsłużył ponad 1,67 mln pasażerów więcej w porównaniu do 2016 roku. Na taki wynik wpływ miało przede wszystkim otwieranie nowych tras, szczególnie z Krakowa, zwiększenie oferowania na niektórych istniejących już połączeniach, czy popularność połączeń o charakterze stricte turystycznym (tj. Alicante, Malta, Malaga czy Teneryfa). Największy wzrost ilościowy ww. przewoźnik zrealizował na lotnisku Chopina w Warszawie, w związku z przeniesieniem w październiku 2016 roku połączeń krajowych (do/z Gdańska i do/z Wrocławia - z których się jednak w październiku 2017 roku ostatecznie wycofał) z Modlina oraz otwarciem w marcu połączenia do/z Szczecina (łącznie +494 tys. pasażerów w ruchu krajowym z lotniska Chopina). Drugim liderem wzrostu wśród przewoźników LCC był Wizz Air. Przewiół on ponad 1 mln więcej pasażerów niż w poprzednim roku, a największe wzrosty ilościowe zrealizował na lotniskach: Chopina w Warszawie oraz Katowice-Pyrzowice.

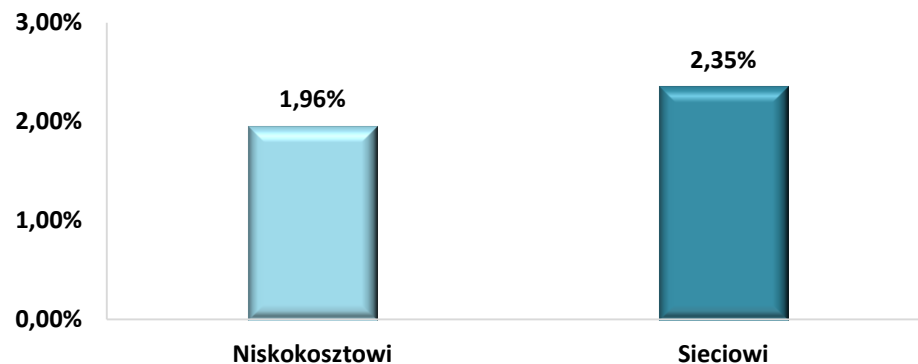
W przypadku przewoźników sieciowych w 2017 roku największy wzrost przewozów odnotował PLL LOT (+1,65 mln). Podobnie jak w poprzednich okresach, było to wynikiem znacznego zwiększenia oferowania. Warto dodać, że przewoźnik oprócz otwarcia kilku połączeń europejskich (m.in. Astana, Stuttgart, Kaliningrad, Kowno, Goeteborg), w kwietniu 2017 roku zainaugurował nowe połączenia długodystansowe do Los Angeles oraz Newark. Drugi największy ilościowy przyrost przewozów w 2017 roku uzyskał KLM, a następnie Air China i Brussels Airlines. Największe ilościowe spadki odnotowała w omawianym okresie natomiast Alitalia, a także Air Serbia i SprintAir.

Wskaźniki S/F i LF przewoźników niskokosztowych wzrosły w 2017 roku o 2 p. p. Z kolei S/F przewoźników sieciowych wzrósł o 3 p. p., a LF o 2 p. p.

Porównanie dynamiki ruchu*



Porównanie zmian punktów procentowych LF*





OPISY WYKRESÓW

Slajd 5

- **Liczba pasażerów (mln) – kwartał** – wykres przedstawia łączną liczbę przewiezionych pasażerów w danym kwartale z uwzględnieniem 2 poprzednich lat
- **Liczba pasażerów (mln) – narastająco** – wykres przedstawia łączną liczbę przewiezionych pasażerów w minionych kwartałach wraz z uwzględnieniem analogicznych okresów z poprzednich 2 lat

Slajd 6

- **Liczba operacji (tys.) – kwartał** – wykres przedstawia łączną liczbę wykonanych operacji w danym kwartale z uwzględnieniem poprzednich 2 lat
- **Liczba operacji (tys.) – narastająco** – wykres przedstawia łączną liczbę wykonanych operacji w minionych kwartałach z uwzględnieniem analogicznych okresów z poprzednich 2 lat

Slajd 7

- **Ilość cargo (tys. ton) – kwartał** – wykres przedstawia ilość przewiezionego cargo w danym kwartale z uwzględnieniem poprzednich 2 lat
- **Ilość cargo (tys. ton) – narastająco** – wykres przedstawia ilość przewiezionego cargo w minionych kwartałach z uwzględnieniem analogicznych okresów z poprzednich 2 lat

Slajd 8

- **Miesięczne przewozy pasażerskie** – wykres porównuje miesięczne rozłożenie ruchu pasażerskiego w poszczególnych latach w polskich portach lotniczych
- **Dynamika ruchu** – wykres przedstawia zmiany zachodzące w danym kwartale oraz w minionych kwartałach w porównaniu z rokiem poprzednim, a także w porównaniu do wyników dwa lata wstecz

Slajd 9

- **Dynamika całego rynku** – wykres porównuje łączną dynamikę ruchu we wszystkich polskich portach lotniczych z europejskimi portami zrzeszonymi w ACI
- **Dynamika portów regionalnych** – wykres porównuje łączną dynamikę ruchu w portach regionalnych Polski i portów regionalnych zrzeszonych w ACI (obsługujących rocznie poniżej 5 mln pasażerów)
- **Dynamika WAW** – wykres porównuje dynamikę ruchu w Warszawie z porównywalnymi portami zrzeszonymi w ACI (porty wybrane dla celów porównań z Portem Chopina w Warszawie: Ateny, Belgrad, Bratysława, Bukareszt, Helsinki, Lizbona, Podgorica, Praga, Ryga, Sarajewo, Skopje, Sofia, Tallinn, Tirana, Tuluza, Wilno, Zagrzeb)



OPISY WYKRESÓW – CD.

Slajd 10

- **Zmiana przewozów pasażerskich – kwartał** – wykres przedstawia liczbową różnicę w przewozach pasażerskich oraz ich dynamikę w polskich portach lotniczych w ruchu krajowym i międzynarodowym w danym kwartale
- **Zmiana przewozów pasażerskich – narastająco** – wykres przedstawia liczbową różnicę w przewozach pasażerskich oraz ich dynamikę w polskich portach lotniczych w ruchu krajowym i międzynarodowym w minionych kwartałach w danym roku

Slajd 11

- **Przewozy międzynarodowe** – wykres porównuje dynamikę przewozów międzynarodowych zrealizowanych w Polsce i portach zrzeszonych w ACI w minionych kwartałach danego roku
- **Przewozy krajowe** – wykres porównuje dynamikę przewozów krajowych zrealizowanych w Polsce i portach zrzeszonych w ACI w minionych kwartałach danego roku

Slajd 12

- **Liczba pasażerów (mln) – kwartał** – wykres przedstawia liczbę przewiezionych pasażerów w ruchu regularnym w danym kwartale z uwzględnieniem poprzednich 2 lat
- **Liczba pasażerów (mln) – narastająco** – wykres przedstawia liczbę przewiezionych pasażerów w ruchu regularnym w minionych kwartałach z uwzględnieniem analogicznych okresów z poprzednich 2 lat
- **Dynamika ruchu – kwartał** – wykres przedstawia zmiany zachodzące w danym kwartale w ruchu regularnym w porównaniu z rokiem poprzednim, a także z wynikiem sprzed 2 lat
- **Dynamika ruchu – narastająco** – wykres przedstawia zmiany zachodzące w minionych kwartałach w ruchu regularnym w porównaniu do analogicznego okresu z poprzedniego roku, a także sprzed 2 lat

Slajd 13

- **Liczba pasażerów (mln) – kwartał** – wykres przedstawia liczbę przewiezionych pasażerów w ruchu czarterowym w danym kwartale z uwzględnieniem poprzednich 2 lat
- **Liczba pasażerów (mln) – narastająco** – wykres przedstawia liczbę przewiezionych pasażerów w ruchu czarterowym w minionych kwartałach z uwzględnieniem analogicznych okresów z poprzednich 2 lat
- **Dynamika ruchu – kwartał** – wykres przedstawia zmiany zachodzące w danym kwartale w ruchu czarterowym w porównaniu z rokiem poprzednim, a także z wynikiem sprzed 2 lat
- **Dynamika ruchu – narastająco** – wykres przedstawia zmiany zachodzące w minionych kwartałach w ruchu czarterowym w porównaniu do analogicznego okresu z poprzedniego roku, a także sprzed 2 lat



OPISY WYKRESÓW – CD.

Slajd 14

- **RPKM – narastająco** – wykres przedstawia wartości RPKM w minionych kwartałach bieżącego i poprzedniego roku
- **ASKM – narastająco** – wykres przedstawia wartości ASKM w minionych kwartałach bieżącego i poprzedniego roku
- **LF** – wykres przedstawia wartości LF w minionych kwartałach bieżącego i poprzedniego roku
- **RPKM – narastająco** – wykres przedstawia porównanie dynamiki wskaźnika RPKM w Polsce, Europie i na Świecie według danych ULC i IATA w minionych kwartałach danego roku
- **ASKM – narastająco** – wykres przedstawia porównanie dynamiki wskaźnika ASKM w Polsce, Europie i na Świecie według danych ULC i IATA w minionych kwartałach danego roku
- **LF – narastająco** – wykres przedstawia porównanie zmian punktów procentowych wskaźnika LF w Polsce, Europie i na Świecie według danych ULC i IATA w minionych kwartałach danego roku

Slajd 15

- **RPKM – kwartał** – wykres przedstawia wartości RPKM w danym kwartale bieżącego i poprzedniego roku
- **ASKM – kwartał** – wykres przedstawia wartości ASKM w danym kwartale bieżącego i poprzedniego roku
- **LF – kwartał** – wykres przedstawia wartości LF w danym kwartale bieżącego i poprzedniego roku

Slajd 16

- **Udział w rynku wg wielkości przewozów** – wykres przedstawia udział w rynku przewoźników realizujących największe przewozy w Polsce w minionych kwartałach danego roku
- **Udział w rynku wg modelu biznesowego** – wykres przedstawia udział przewozów w podziale na modele biznesowe tj. na przewoźników sieciowych, niskokosztowych i czarterowych w minionych kwartałach poszczególnych lat

Slajd 17

- **Porównanie dynamiki ruchu** – wykres przedstawia porównanie dynamiki ruchu przewoźników LCC w minionych kwartałach danego roku w Polsce i Europie wg danych ULC i danych Ryanair, easyJet oraz Norwegian, którzy odpowiadają za blisko 80% europejskich przewozów LCC. ULC zdecydował się wykorzystać dane tych przewoźników ze względu na fakt, że podmioty te na bieżąco aktualizują dane o przewozach miesięcznych
- **Porównanie zmian punktów procentowych LF** – wykres przedstawia porównanie zmian punktów procentowych LF przewoźników LCC i sieciowych w minionych kwartałach danego roku na podstawie danych ULC



SŁOWNICZEK

- **LF (Load Factor)** – współczynnik wykorzystania miejsc w samolocie, liczony jako iloraz RPKM i ASKM
- **SF (Seat Factor)** – współczynnik wypełnienia miejsc, liczony jako iloraz liczby pasażerów i miejsc pasażerskich oferowanych na rynku
- **RPKM (Revenue Passenger Kilometers)** – praca przewozowa
- **ASKM (Available Seat Kilometers)** – oferowanie